Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok VIII. Warszawa, 1 stycznia 1927 r. Nr. 1

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE
POŚWIĘCONE
SPRAWOM MASZYNISTÓW
i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy.



REDAKCJA
i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

„TECHNIKA PAROWOZOWA"

DODATEK TECHNICZNY DO „MASZYNISTY"

POD REDAKCJĄ

inż. STANISŁAWA KRUSZEWSKIEGO.

Redakcja „Maszynisty" przystępuje do wydawania dodatku technicznego p. n. „TECHNIKA PAROWOZOWA" Redakcję Techniki Parowozowej objął inż. Stanisław Kruszewski. Zapewnioną jest współpraca innych wybitnych sił fachowych.

Zadaniem „TECHNIKI PAROWOZOWEJ" będzie popularyzacja wiedzy technicznej z dziedziny parowozowej, pogłębianie i uzupełnianie wykształcenia zawodowego drużyn parowozowych oraz informowanie o najnowszych zdobyczach technicznych, wynalazkach i t. d. „Technika Parowozowa" będzie usilnie dążyć do utrzymania kontaktu z praktycznem życiem maszynisty. W tym celu Redakcja dysponować będzie stałymi korespondentami wybranymi z pośród maszynistów instruktorów i innych pracowników działu parowozowego i warsztatowego interesujących się zagadnieniami technicznemi. „TECHNIKA PAROWOZOWA" dbać będzie o jasność i zrozumiałość artykułów, które ilustrowane będą licznymi rysunkami, fotografjami i wykresami. „TECHNIKA PAROWOZOWA" ukazywać się będzie raz w miesiącu każdego 15-go i wydawana będzie na specjalnym papierze w formacie książkowym ułatwiającym kompletowanie roczników. Pierwszy numer „Techniki Parowozowej" ukaże się w dniu 15 stycznia 1927 r. z № 2 „Maszynisty". Członkowie Z. Z. M. otrzymuje „Technikę Parowozową" bezpłatnie razem z „Maszynistą". Dla osób postronnych prenumerata „Maszynisty" wraz z TECHNIKĄ PAROWOZOWĄ wynosi **zł. 10 rocznie (zł. 5 półrocznie)** prenumeratę wpłacać należy czekiem P. K. O. na konto 3585 (Zawodowy Związek Maszynistów Kolejowych) z podaniem przeznaczenia sumy i adresu, pod którym pismo wysyłane być winno.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Chmielna 9, m. 9.
(Zawodowy Związek Maszynistów Kolejowych)

Redaktor „TECHNIKI PAROWOZOWEJ" tudzież redaktor „MASZYNISTY" przyjmują w czwartki od 6—7 wieczorem.

Wszystkim, którzy nadesłali nam Życzenia Świąteczne i Noworoczne, składamy tą drogą serdeczne podziękowanie.

Prezydjum Związku i Redakcja.

1926 — 1927.

Przesunęła się znowu wskazówka na zegarze czasu. Zakończyliśmy rok 1926, stoimy u progu nowego okresu naszego życia, naszych prac, walk i zmagań.

Miniony rok był dla nas rokiem klęski. W wirze doniosłych wydarzeń, w które obfitował, utraciliśmy poważną część naszych poborów, nasza sytuacja materjalna pogorszyła się znacznie skutkiem zmniejszenia płac i równoczesnego poważnego wzrostu drożyzny. Już pod koniec roku 1925 dotknęła nas krzywda ciężka i niezasłużona. Ofiarą naszych zarobków musieliśmy ratować Państwo przed katastrofą ekonomiczną. W ciągu roku krzywdy tej nie wynagrodzono, przeciwnie, okoliczności sprawiły, iż sytuacja nasza jest w chwili obecnej nierównie cięższą, jak przed rokiem. Dla nas, maszynistów, ciosem najboleśniejszym była nieuzasadniona i krzywdząca nas dotkliwie obniżka zarobków ubocznych, obniżka, którą zawdzięczamy w pierwszej linji gwałtownej propagandzie, prowadzonej przeciwko nam na wszystkie fronty, zwłaszcza przez naszych własnych kolegów zawodowych kolejarzy, następnie dążnościom sanacyjnym, a wreszcie, w dużej mierze, sobie samym, a raczej niektórym z pośród nas, którzy oślepieni żądzą chwilowych korzyści, nie widzieli niebezpieczeństw, na które narażają siebie i innych.

W działalności naszej, jako Związek, zmuszeni byliśmy trzymać się taktyki obronnej. Z uporem i konsekwencją usiłowaliśmy utrzymać nasz stan posiadania, a choć przemożne siły wyparły nas w kilku ważnych punktach z tych pozycyj, to jednak naogół praca nasza uwieńczona została powodzeniem.

W wewnętrznem życiu Związku poczyniliśmy postępy duże i znamienne. Z dniem każdym konsolidujemy się wewnętrznie, z dniem każdym rośniemy w siły jakościowo i ilościowo. Zdobyliśmy w roku ubiegłym oparcie dla naszej egzystencji i naszych spraw w formie własnej siedziby. Praca nasza wzmaga się pod względem intensywności i wartości. Doskonalimy konsekwentnie metody naszej pracy, wyrabiamy dla siebie uznanie i prowadzimy organizację naszą pewnie i konsekwentnie po drodze do ideału, którym jest dla nas sprawiedliwy ustrój społeczny, zapewniający klasie pracującej należne jej prawa i warunki bytu.

Nowy okres naszej egzystencji zaczynamy w warunkach opłakanych. Powszechne zubożenie, ustawiczne i postępujące z dnia na dzień kurczenie się efektywnej wartości zarobków, zmusiło nas pod koniec ubiegłego roku do podjęcia usilnych starań o poprawę bytu. Starania te, mimo swojej uporczywości i mimo wyczerpania wszystkich pokojowych środków, które stały do naszej dyspozycji, przyniosły, jak dotąd, rezultaty mniej niż połowiczne. 10 proc. dodatek, przyznany na listopad i grudzień, został utrzymany na przyszły okres budżetowy. To wszystko. Stwarza to konieczność kontynuowania dotychczasowej akcji. Co więcej, zmusza nas do zastanowienia się, czy oprócz dotychczasowych spokojnych i pokojowych metod, nie należy użyć w walce naszej argumentów i sposobów innych, bardziej skutecznych. Mamy do załatwienia nietylko sprawę podwyższenia zasadniczych poborów. Krzywda, wyrządzona nam przez obcięcie poborów ubocznych, dolega nam coraz bardziej i coraz boleśniej daje się nam odczuwać. Musimy tedy żądać, aby krzywda ta została naprawiona jaknajszybciej i jaknajzupełniej.

Szereg innych doniosłych spraw, związanych z naszym bytem i z warunkami naszej pracy, czeka załatwienia. Czeka nas walka o nasze prawa w związku z reorganizacją kolejnictwa, czeka nas praca zmudna i mozolna nad pragmatyką i ustawą emerytalną, walka o szereg innych postulatów.

Nacisk głodnych mas i wzrastająca z dniem każdym drożyzna, każą nam z troską i niepokojem patrzeć w przyszłość. Rok 1927 zapewne nie będzie rokiem spokojnym. Trudno przeniknąć mroki tajemnicy, która zakrywa przyszłość. To jednak pewne, że przyszłość ta obfitować będzie w zdarzenia doniosłe, że w przyszłości tej będziemy musieli zdać trudny egzamin z naszej sprawności i siły organizacyjnej.

Nasze postępy organizacyjne stanowią dla nas otuchę i pozwalają nam żywić nadzieję, iż odpowiemy godnie naszym zadaniom. Nie wolno nam jednak zamykać oczu na doniosłe braki i niedomagania, na które cierpi dotąd nasz organizm związkowy.

Na szczęście coraz to bardziej przenika w szeregi naszych członków zrozumienie właściwych metod pracy organizacyjnej. Zaczynamy rozumieć, iż siła nasza w nas samych spoczywa. Przekonywujemy się coraz to mocniej, iż zadaniem naszem jest walka stała i konsekwentna, a orężem w tej walce może być tylko sprawna, karna i świadoma celu organizacja.

Dla należytego spełnienia zadań, które na nas spoczywają, jest rzeczą konieczną, abyśmy całym frontem zwrócili się do zagadnień organizacyjnych. Jaknajwiększe doskonalenie organizacji, jaknajwięcej usilnej pracy, poświęconej uświadomieniu organizacyjnemu, jaknajwszechstronniejsze popieranie spójności, współżycia, jaknajwięcej karności i posłuchu! Oto hasło dnia, oto dewiza działalności naszej na rok 1927.

„MASZYNISTA" W ROKU 1926.

Poprzednim numerem zamknęliśmy siódmy rok istnienia naszego czasopisma.

Z prawdziwą przyjemnością i niekłamaną dumą stwierdzić możemy, iż czasopismo nasze rozwija się jaknajpomyślniej. Pod koniec roku 1925 przekształciliśmy „Maszynistę" na dwutygodnik i mimo wszelkie przeciwności, zdołaliśmy utrzymać go w tym charakterze przez cały rok ubiegły. Wydaliśmy w tym czasie 24 numery „Maszynisty" (w tem 2 podwójne) i dodatek nadzwyczajny, w objętości ogólnej 202 stron druku, zwiększonego formatu. Na łamach „Maszynisty" ukazało się: 60 artykułów treści ogólnej (położenie polityczne, gospodarcze, walka o poprawę bytu itp.), 40 artykułów, dotyczących stosunków służbowych, kwestyj ekonomicznych i zagadnień technicznych, 4 feljetony, 191 notatek z życia związkowego, 22 korespondencje, 101 notatek kronikarskich, komunikatów, recenzyj itd., wreszcie 11 ilustracyj.

Przytoczone powyżej cyfry, będące świadectwem ciągłego rozwoju czasopisma, uderzają zwłaszcza w zestawieniu ze stanem rzeczy np. z r. 1924, kiedy to „Maszynista" ukazywał się raz na kilka miesięcy w szczupłym formacie i z ubogą treścią. Od tego czasu zrobiliśmy postęp widoczny i niezaprzeczony.

Rozwój naszego czasopisma zaznaczył się jednak nietylko w zwiększeniu formatu i ilości numerów i artykułów, lecz głównie i przedewszystkiem w samej treści tych artykułów, które usiłowały w sposób umiejętny, sprawnie i we właściwym czasie pomagać w pracy organizacyjnej Związku, oraz w walce o polepszenie bytu maszynistów. „Maszynista" stał się w rękach Związku bardzo ważnym i często bardzo skutecznym środkiem działania. W tem rozumieniu „Maszynista" spełnił godnie swoje zadanie.

Że tak było istotnie, i że głos „Maszynisty“ nie był bez znaczenia. świadczy choćby konfiskata, która dotknęła Nr. 20 naszego czasopisma za artykuł domagający się poprawy bytu dla kolejarzy.

Mimo to, daleko jeszcze „Maszyniście“ do doskonałości. Największą jego bolączką jest brak należytego i dość żywego kontaktu z czytelnikami. Notatki z życia związkowego ograniczają się niemal wyłącznie do wiadomości, uzyskiwanych z Prezydjum Związku, a dotyczących zebrań, wyboru nowego Zarządu i t. d. Korespondencyj, ilustrujących stosunki służbowe, organizacyjne, towarzyskie i t. d., otrzymuje Redakcja niezmiernie mało, mimo, iż wielokrotnie nawoływała maszynistów do współpracy i utrzymywania jaknajżywszego kontaktu. Widocznie umiejętność posługiwania się prasą związkową, jako idealnym środkiem łączności między maszynistami wszystkich dzielnic i jako bardzo skutecznym narzędziem propagandy, nie dość jest jeszcze rozpowszechniona. W tym względzie wiele jest jeszcze do zrobienia. Zwłaszcza Zarządy Okręgowe mogłyby i powinny stanowczo wyzyskać łamy „Maszynisty“ do swojej pracy organizacyjnej.

Drugą bolączką są chroniczne opóźnienia poszczególnych numerów „Maszynisty“, który ukazuje się zazwyczaj w 5 — 7 dni po dacie wydania. Usunięcie tego niedomagania stanowi stały przedmiot troski Redakcji. Zadanie to jednak nie jest łatwe, skoro zważymy, iż Redakcja nie rozporządza należytą ilością sił do pracy, a nawet te siły, które posiada, zajęte są w pierwszym rzędzie pracą dla Prezydjum Związku. W miarę postępu organizacyjnego i wzmagania się agend związkowych, zmniejsza się czas, który pracownicy Związku mogą poświęcić „Maszyniście“, stąd, zaś wobec nawału zajęć, nie sposób odrobić spóźnienia. Mimo wszystko, jednak Redakcja usilnie zabiega o zapobieżenie spóźnieniom w roku 1927. Przypuszczalnie już 2 numer „Maszynisty“ ukaże się w r. b. w czasie normalnym, t. j. 15 stycznia.

W nowym okresie Redakcja starać się będzie usilnie, aby poziom czasopisma podnieść, treść jego urozmaicić, słowem, aby doniosłe to narzędzie naszej pracy wydoskonalić jaknajbardziej. Nieodzownym warunkiem do tego jest stała współpraca wszystkich członków Związku, stałe nadsyłanie korespondencyj, uwag, notatek, komunikatów i t. p., o co wszystkich naszych czytelników usilnie prosimy.

Przy drugim numerze „Maszynisty“ t. j. 15 stycznia 1927 r. ukaże się już dodatek techniczny, p. t. „Technika Parowozowa“, o którym obszerniej pisaliśmy w poprzednim numerze. Sądzimy, iż wydawanie tego dodatku zdolne jest dodać czasopismu naszemu powagi i znaczenia i przyczynić się do zacieśnienia serdecznych i mocnych węzłów, które łączą „Maszynistę“ z życiem i potrzebami ogółu maszynistów kolejowych w Polsce.

„Rok za półtora”.

Jednym z najważniejszych postulatów zorganizowanych maszynistów jest t. zw. sprawa „roku za półtora“, to jest żądanie, aby czas służby na parowozie zaliczany był przy wymiarze emerytury półtorakrotnie.

Postulat ten, tak stary, jak sam Związek maszynistów, omawiany był już tylokrotnie na łamach „Maszynisty“ na wszystkich bez wyjątku zebraniach i zjazdach Związku, iż zdawałoby się, że zbytecznem jest pisać o nim raz jeszcze. Załatwienie tego postulatu stanowi przedmiost stałej i codziennej troski Prezydjum Związku, a ogół członków naszych jest o postępach tej sprawy stale informowany. Mimo to, niewiele jest spraw związkowych, o których krąży tyle sprzecznych wersyj, tyle rozmaitych a zazwyczaj mało uzasadnionych pogłosek, co właśnie o tej sprawie. Trudno również wynaleźć zagadnienie, któreby bardziej, niż sprawa „roku za półtora“ burzyło umysły i podniecało członków, a wskutek tego, stanowiło przedmiot nerwowej i nieartykułowanej propagandy, skierowanej przeciwko Prezydjum.

Sprawa ta interesuje wszystkich bez wyjątku maszynistów, specjalne znaczenie posiada jednak dla maszynistów z b. państwa austrjackiego, którzy posiadali prawo do półtorakrotnego zaliczania czasu służby, a skoro prawo to, wbrew słuszności i sprawiedliwości, zostało im przez ustawę z r. 1923 odebrane, domagają się słusznie, aby krzywda naprawiona została natychmiast i w zupełności. Przewlekanie załatwienia tej sprawy, spowodowane szeregiem okoliczności, o których wspomnimy w dalszej treści artykułu, wywołało wśród maszynistów małopolskich stan nerwowego podniecenia. Na podatnym gruncie zaczęły zatem rozmnażać się przeróżne pomysły i poczynania, najczęściej godne potępienia ze względów organizacyjnych i szkodliwe dla samej sprawy, choć w dobrej wierze podjęte.

Poczuwamy się tedy do obowiązku oświetlić w krótkim zarysie przebieg i stan obecny tej kwestji w przekonaniu, iż artykuł nasz wniesie w szeregi naszych członków niezbędne **uspokojenie**, bez którego należyty bieg naszych prac związkowo-organizacyjnych jest niemożliwy.

Rok za półtora jest postulatem prostej sprawiedliwości. Siły maszynisty zmuszonego do pracy ciężkiej i wykonywanej w warunkach jaknajmniej korzystnych, zużywają się szybciej, aniżeli siły innych kategoryj służby kolejowej. Uznaje to rząd, uznaje Sejm, uznają to zarządy wszystkich dróg żelaznych w świecie. Zdawałoby się, że uznanie takie powinno znaleźć się przedewszystkiem u maszynistów samych. Niestety, nie wszędzie tak jest.

Ilekroć sprawa „roku za półtora“ wchodzi na porządek dzienny naszych prac, Prezydjum otrzymuje listy z pogróżkami od licznych członków, którzy na wszystkie świętości zaklinają, aby „roku za półtora“ nie forsować, rzucając na głowy Zarządu wszystkie możliwe przekleństwa i obiecują przysłać Zarządowi swoje żony i córki, którym, według ich słów, po uzyskaniu „roku za półtora“, grozi śmierć głodowa i t. d. Chociaż wypadki takie są tylko sporadyczne i choć dowodzą niewątpliwie niedorozwoju danej jednostki, to jednak są objawem charakterystycznym, wskazującym, jak wiele jeszcze jest do zrobienia w Związku, zanim należyty sposób ujmowania zagadnień zdobędzie sobie wyłączne obywatelstwo wśród naszych członków.

Objawem odmiennego rodzaju jest niezmiernie niebezpieczna dla spoistości Związku nerwowość w ujmowaniu zagadnienia. Powoduje ona wyskoki nader ujemne dla naszych prac i naszej tężyzny organizacyjnej. Nerwowość ta uzasadniona w dużej mierze stanem samej sprawy i przewlekaniem jej załatwienia, sama przez się nie byłaby objawem ujemnym, gdyby nie okoliczność, iż wyzyskują ją pewni ludzie z jednej strony do propagandy i ataków przeciwko Prezydjum, z drugiej zaś strony do organizowania imprez, które są tylko niepotrzebnem marnowaniem czasu, sił i pieniędzy.

Historja i stan obecny tej sprawy przedstawia się, jak następuje:

Natychmiast po ukazaniu się ustawy z 11 grudnia 1923 r. Prezydjum rozpoczęło walkę o odzyskanie prawa do półtorakrotnego zaliczenia czasu służby. Do załatwienia były dwie kwestje: 1) uznanie roku za półtora dla wszystkich bez wyjątku maszynistów za służbę polską; 2) przywrócenie prawa do roku za półtora za służbę zaborczą w b. państwie austrjackiem, gdzie prawo to było nietylko uznane, ale i opłacane zwiększoną wkładką do funduszu emerytalnego.

Do załatwienia sprawy wieść mogły 3 drogi: 1) droga nowelizacji ustawy emerytalnej przez ciała ustawodawcze, o ile zaś chodziło o pogwałcenie praw do „roku za półtora“ ze służby zaborczej; 2) drogą sądownictwa administracyjnego (skarga do Najwyższego Tryb. Adm.) i 3) droga zażalenia do organów międzynarodowych (Liga Narodów, Tryb. Sprawiedliwości Międzynarodowej). Użycie pierwszej drogi nie przedstawiało wątpliwości pod względem swego uzasadnienia, wymagało jednak usilnych, żmudnych i długotrwałych starań. Użycie innych dróg zależało w pierwszej linji od tego, czy w istniejących i obowiązujących ustawach i traktatach można znaleźć postanowienia, umożliwiające wymuszenie na Rządzie uznania roku za półtora, wbrew brzmieniu przepisów ustawy emerytalnej.

Droga sądowo - administracyjna i droga interwencji czynników międzynarodowych, nasuwały odrazu szereg bardzo poważnych wątpliwości. Wbrew rozpowszechnionym, a na niczem nie opartym twierdzeniom, traktaty, a raczej traktat w Saint-Germain, odnoszący się do tej kwestji, wyrażają się o świadczeniach z tytułu ubezpieczeń społecznych, bardzo mglisto i niejasno, tak, iż z jego postanowień trudno wydedukować obowiązek od Państwa Polskiego do przyznania roku za półtora, mimo, iż krzywda, wyrządzona maszynistom małopolskim, jest jasna i rażąca. Nie bez znaczenia jest również beznadziejność praktyczna tej drogi. Skarga przeciw własnemu Państwu, które ma tysiąc środków, aby się przeciwstawić, jest nietylko przedsięwzięciem rokującem minimalne szanse powodzenia, lecz nadto niebezpiecznem dla samego skarżącego.

Niemniej trudności nastręczała droga sądownictwa administracyjnego. Istnieją prawnicy, którzy twierdzą, iż prawo roku za półtora za służbę austrjacką, da się wydedukować z ustawy, inni twierdzą, iż jest to niemożliwe. W Tryb. Adm. zalega od 2 zgórą lat skarga o rok za półtora, wniesiona przez małopolskiego konduktora. Jej rozstrzygnięcie (rozprawa 12 stycznia 1927 r. na koszt naszego Związku) przyniesie wyjaśnienie. W tym względzie zatem również niezbędną jest cierpliwość, spowodowana długim terminem wyczekiwania na wyrok N. T. A., co trwa zazwyczaj 2 do 2 i pół roku.

Trzecia wreszcie droga została przez Związek wyzyskana wszechstronnie i skutecznie. Udało się nam przekonać rząd Grabskiego o konieczności przyznania roku za półtora. Odnośna nowela wniesiona została do Sejmu w jesieni r. 1925. Znane wszystkim wypadki okresu sanacyjnego spowodowały, iż nowelę tę wycofano. Równolegle z akcją bezpośrednią w Rządzie, podjęło Prezydjum na drodze pośredniej starania o uznanie tego postulatu. Wykorzystano w tym celu zręcznie pracę dawnego bloku nad zakładem ubezpieczeń kolejarzy, następnie zaś pracę bloku nad poprawkami do ustawy emerytalnej dla nieetatowych. Usiłowania Prezydjum uwieńczone zostały sukcesem. Tezy, wysunięte przez naszego reprezentanta w Komisji bloku, znalazły uwzględnienie w treści projektu ustawy o Zakładzie ubezpieczeń kolejarzy, jak też i w treści poprawek do ustawy emerytalnej dla nieetatowych. Tą drogą, dzięki temu, iż. M. K. znało opinję Komisji od swego referenta, który w jej pracach brał udział, dostał się rok za półora do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o prawach emerytalnych dla pracowników nieetatowych, **które to rozporządzenie uznaje prawo półtorakrotnego liczenia każdego roku służby, spędzonego na parowozie.**

Na takie załatwienie sprawy, która obejmuje całkowitą treść naszego postulatu, wpłynęła jedynie i wyłącznie rozumna i przewidująca taktyka Prezydjum Związku.

Od zdecydowania tej sprawy, zaledwie krok jeden do uznania „roku za półtora dla etatowych. Uznanie to jest rzeczą pewną, albowiem nie sposób przypuścić, aby nieetatowi pracownicy mieli być traktowani lepiej od etatowych. „Rok za półtora" dla etatowych jest zatem jedynie kwestją czasu, gdyż stał się w chwili obecnej koniecznością. Nie zamierzamy ukrywać, iż przyznanie roku za półtora dla nieetatowych nie przesądza niczego w stosunku do służby zaborczej, którą to kwestję rozp. o emeryturze dla nieetatowych reguluje w sposób niedostateczny. Posiadamy jednak pewne podstawy. aby z dużem prawdopodobieństwem przypuszczać, iż także i za służbę zaborczą austrjacką rok za półtora uznany będzie.

Wszystko to jednak wymagało i wymaga czasu. Przyśpieszenie rozwiązania tej kwestji nie leżało w możności Prezydjum. Obecnie np. w ¾ przesądzona sprawa odwleka się skutkiem różnicy zapatrywań Ministerstwa Kolei i Skarbu. Różnica ta, o ile nam wiadomo, dotyczy tego, czy etatowi kolejarze mają mieć osobną ustawę wzgl. rozporządzenie emerytalne, czy też wspólne ze wszystkimi innymi pracownikami państwowymi. Ta kontrowersja opóźnia załatwienie sprawy roku za półtora przez nikogo nie kwestjonowanej, ale związanej oczywiście z całokształtem kwestji emerytalnej, w której oprócz roku za półtora, jest wiele innych niezmiernie i dla nas doniosłych problematów, o czem w atmosferze podniecenia o rok za półtora, koledzy małopolscy, niestety, nazbyt często zapominają. Troską Prezydjum musi być całokształt sprawy, w której rzeczą najważniejszą jest czas wysługi, wymiar świadczeń, niesłychanie ważne ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i t. p. I znowu nie sposób naszemi siłami pogodzić Ministerstwo Kolei z Ministerstwem Skarbu i w ciągu 24 godzin spełnić wysuwany tak namiętnie, słuszny i sprawiedliwy ale bardzo trudny i skomplikowany postulat .

Niezależnie od tych prac, Prezydjum nie pominęło żadnej sposobności i żadnej drogi, która do załatwienia sprawy prowadzi.

Przeprowadzono korespondencję z pewnymi czynnikami w samej Lidze Narodów, korespondencję, która nie przyniosła wprawdzie doraźnych sukcesów i nie rokuje zbytnich nadziei w rezultacie której jednak zainicjonowaną zostanie w czasie najbliższym akcja o charakterze demonstracyjnym, o której publicznie pisać nie sposób. Pierwsza sprawa w N. T. A., tej kwestji dotycząca, choć nie tycząca naczego członka, została przez Związek podjęta i sfinansowana i powierzona bardzo poważnej sile prawniczej (poseł dr. Lieberman), aby i na tej drodze uzyskać pewność, co do stanu sprawy. Niema zatem środka i drogi, którejby Prezydjum nie użyło, aby naprawić krzywdę i w tym względzie nikt i nic nie może nam zarzucić.

Zmuszeni jesteśmy zatem przestrzec kolegów przed roznamiętnioną propagandą, szerzoną przez ludzi może i dobrej woli, ale ze sprawą nie obeznanych, oraz przed wyzyskiwaniem słusznego zniecierpliwienia kolegów, ze szkodą wspólnych naszych interesów.

Zmuszeni jesteśmy również z przykrością potępić stanowczo naszego zasłużonego skądinąd członka kolegę Żelechowskiego ze Lwowa który organizuje „komitet główny roku za półtora" i rozsyła arkusze, pełne błędów ortograficznych i stylistycznych, kompromitujących i jego i tworzony przez niego komitet.

Pytamy, co zdolny jest zdziałać ten komitet, bez środków, bez wpływów, a co najważniejsza, bez najmniejszego pojęcia o wszystkich niezmiernie skomplikowanych okolicznościach: prawniczych, politycznych i taktycznych, które tutaj wchodzą w rachubę.

Wyrażamy przekonanie, że nasi koledzy małopolscy zrozumieją, choćby tylko pod wpływem niniejszego artykułu, iż pierwszym warunkiem powodzenia sprawy, jest spokój, drugim zaufanie do naczelnych władz związkowych, które swój obowiązek pełnią należycie i sumiennie.

Budżet kolei na rok 1927/28 a poprawa bytu pracowników kolejowych.

(Ciąg dalszy).

Wpływy budżetowe.

Dochodowa strona budżetu kolei opiera się przedewszystkiem na opłatach za przewóz. Ogółem z przewozu preliminuje się 942.564.000 zł., co stanowi około 90 proc. wszystkich wpływów. Na tę pozycję składają się: 1) wpływy z przewozu osób w wysokości 274.040.000 zł.; 2) wpływy z przewozu bagażu 13.524.000 zł. i wreszcie 3) wpływy z przewozu towarów, w wysokości 644.000.000 zł.

Cyfry te nasuwają z punktu widzenia pracowników kolejowych szereg poważnych wątpliwości. W nich to

bowiem ujawnia się z całą jaskrawością dwojaki charakter naszego kolejnictwa. Z jednej strony sfery miarodajne uważają je za instytucję handlową, samowystarczalną i zdaną na własne wyłącznie siły, z drugiej zaś strony, czynią zeń narzędzie wszelkiego rodzaju polityk gospodarczych, personalnych, a nawet do pewnego stopnia dobroczynności publicznej. Powoduje to zaciemnienie właściwego efektu gospodarki kolejowej i fałszuje budżet, który nie uwydatnia należycie tego, co uwydatniać powinien.

Skutkiem tego właśnie, iż koleje używane są jako narzędzie w ręku państwa, służące do celów polityki gospodarczej, jako instytucja, powołana do udzielania premij eksportowych, oraz do świadczeń na cele innych resortów — wpływy z eksploatacji kolei preliminowane są za nisko. Oczywiście, w naszym interesie leży wykazać, że tak jest istotnie i wskazać, o ile skutkiem tych praktyk dochody kolei zmniejszono. W ten sposób bowiem zdobędziemy nowy argument w naszej walce o poprawę bytu i uzasadnimy możliwość urzeczywistnienia naszych postulatów.

Wpływy z przewozu osób preliminowano, biorąc za podstawę 6 miljardów 200 miljonów osobo-kilometrów i średni dochód 4,42 grosza za osobokilometr. Ów średni dochód został wypośrodkowany przy uwzględnieniu: 1) ulgowej taryfy 50 proc. dla pracowników państwowych, oraz 2) ulgowej taryfy 25 proc. dla wojska (na t. zw. rozkazy wyjazdu). Trudno nam pogodzić się z takiem ujęciem sprawy. Niewątpliwie, pracownicy państwowi powinni mieć prawo do ulgowej taryfy, zwłaszcza, iż zniżka taryfowa jest do pewnego stopnia uzupełnieniem ich niedostatecznych poborów. Nie protestujemy tedy przeciwko tej ulgowej taryfie. Ale zaprotestować musimy i to stanowczo, aby zniżki te pokrywał budżet kolei. Jeśli poszczególne resorty potrzebują zniżek dla swoich pracowników, winny wydatek na ten cel wstawić do swoich budżetów, a nie przerzucać naprzykład koszty utrzymania wojska na kolejnictwo. Kolejnictwo, skoro jest, czy też ma być uważane za przedsiębiorstwo i to za przedsiębiorstwo samowystarczalne i prowadzone na zasadach handlowych nie powinno i nie może ponosić takich ofiar. Jeśli zaś z tych, czy owych względów jest to konieczne — to jednak nic nie usprawiedliwia ukrycia tej pozycji. Przynajmniej formalnie okoliczność ta winna być ujawniona w budżecie, który wówczas wykaże niewątpliwie pokaźny wzrost aktywności bilansu gospodarki kolejowej.

Takiego sposobu ujęcia zagadnienia domagały się Związki już oddawna. Co więcej, p. wice-premjer Bartel jeszcze wtedy, gdy bezpośrednio po przewrocie majowym był ministrem kolei, uznał ten punkt widzenia za słuszny i obiecał wprowadzić go w życie. Obietnica tą jak wiele innych, zresztą, pozostała jednak niewykonaną, a w sposobie preliminowania dochodów nic się nie zmieniło.

Nie sposób tutaj pominąć okoliczności niezwykle charakterystycznej. Chodzi nam o pewnego rodzaju „niewdzięczność" innych resortów wobec kolei. Koleje są wspaniałomyślne — przewożą innym ministerstwom ich pracowników ulgowo i nie żądają niczego wzamian. Inne resorty natomiast nie są bynajmniej skore do wzajemnych usług. I tak np. koszta zwrotu opłat szkolnych na pracowników wszystkich działów administracji państwowej ponosi (i słusznie) Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego. Jest to bowiem wydatek, spowodowany niedostateczną ilością państwowych szkół średnich. Wydawałoby się, iż także i dla pracowników kolejowych Ministerstwo to wydatek ten pokryje już choćby z wdzięczności za ulgowy przewóz. Nic podobnego. Budżet wydatków przewiduje w rozdziale 9 par. 1 sumę 3.806.000 zł., jako zasiłki na opłaty szkolne. Suma ta uzupełniona jest dalszym wydatkiem, przewidzianym w rozdziale 11 par. 8 poz. 3 (41.390 zł.), jako zasiłki na opłaty szkolne dla wąskotorówek.

Zestawienie tych pozycyj z ulgowemi taryfami dla pracowników administracji, wskazuje wyraźnie na wyjątkowe traktowanie kolejnictwa, które wysługując się z własną szkodą innym resortom, samo wzamian żadnych świadczeń od administracji nie otrzymuje.

Budżet M. K. został bez uzasadnienia, uszczuplony o poważne sumy. Nie łatwo jest nam ustalić dokładnie, o jaką kwotę chodzi, zwłaszcza, iż w załącznikach do budżetu kolei brak w bieżącym roku odnośnych obliczeń. Na podstawie wyliczeń, załączonych do budżetu w roku przeszłym, liczyć należy około 1.300.000.000 osobo-kilometrów przewożonych ulgowo, w czem około 590.000.000 osobo-kil. wojskowej taryfy 25 proc., reszta ulgowej taryfy 50 proc. Na podstawie pobieżnych rachunków, stanowi to stratę w wysokości około 25.000.000 złotych.

O wiele większe straty ponosi kolej skutkiem stosowania ulgowych taryf za przewóz towarów. Budżet przewiduje przewiezienie 11.000.000.000 tonno - kilometrów towarów pośpiesznych i zwyczajnych po cenie przeciętnej 5.2 grosza za tonno-kilometr, oraz 5.000.000.000 tonno-kil. węgla eksportowego przy cenie przeciętnej 1.44 gr. za tonno-kilometr.

Znowu jaskrawy dowód, iż koleje użyte zostały za narzędzie polityki gospodarczej państwa. Przewożą za ulgową taryfą węgiel eksportowy, aby węglowi temu umożliwić konkurencję na rynkach zagranicznych. Dzieje się to, oczywiście, kosztem ich budżetu i wpływa na efekt gospodarki kolejowej fatalnie. Taryfy te bowiem nietylko są ulgowe, lecz, co gorzej, deficytowe. Koszt własny kolei jest bowiem wyższy od ceny pobieranej za przewóz węgla. Chodzi tutaj o sumy poważne. Z niedawno ogłoszonej pracy inż. Sztolcmana w numerze 12 „Inżyniera Kolejowego" wynika, iż koszt przewozu tonny węgla eksportowego w ładunkach zbiorowych na Gdańsk i Gdynię z Katowic, określić można na 1.83 grosza. Ulgowa taryfa dla węgla powoduje zatem efektywną dopłatę ze strony kolei do każdej tonny przewożonego węgla w sumie 0.39 grosza. Tyle efektywna strata. Doliczyć oczywiście należy jeszcze i zysk, uczciwy i godziwy zysk, należny „przedsiębiorstwu" „samowystarczalnemu" i „po kupiecku" prowadzonemu.

Takiej polityce taryfowej pracownicy kolejowi muszą się przeciwstawić we własnym interesie i to jaknajenergiczniej. Nie możemy na tem miejscu wdawać się w dyskusję nad tem, czy węgiel polski w dzisiejszej sytuacji i przy obecnej konjunkturze istotnie potrzebuje ulg taryfowych, względnie czy potrzebuje ich w tym stopniu, w jakim z nich korzysta. Mamy pewne dane na realnych i sprawdzonych cyfrach oparte, iż sytuacja przemysłu węglowego, zwłaszcza w czasie strajku i po strajku angielskim, była i jest nader pomyślna. Wiadomo nam, iż koszta własne wydobycia 1 tonny węgla na kopalni wynosiły (przed ostatnią podwyżką płacy górników) około 15 złotych. Wiemy z drugiej strony, iż węgiel eksportowy płacono loco Gdańsk po 28—29 szylingów (około 60 złotych). Wywołuje to rozpiętość między kosztem własnym a ceną sprzedażną, rozpiętość tak poważnych rozmiarów, iż mieszczą się w niej niewątpliwie nawet bardzo pokaźne zwyżki taryfowe. Nie chcielibyśmy operować cyframi niedokładnemi i nie sprawdzonemi dostatecznie. Jednakże cyfry podane powyżej, nie mogą być dalekie od rzeczywistości. Koszta własne produkcji tonny węgla nie mogą być większe od 19 do 20 złotych za tonnę, zważywszy choćby fakt, iż koleje kupują węgiel po 19 zł. za tonnę. Cena sprzedażna wyjęta jest z notowań giełdowych. Obracamy się zatem na pewnym gruncie i śmiało stwierdzić możemy, iż ulgowa taryfa dla węgla nie tyle służy właściwej polityce gospodarczej, ile napychaniu kieszeni baronów węglowych. Słabość rządów naszych wobec Lewjatana i systematyczny szantaż, uprawiany przez te sfery wobec Państwa, znalazły w tej sprawie oświetlenie dostatecznie jaskrawe. Kosztem własnych interesów, dopłacając do transportu, Państwo popiera eksport węgla, choć i bez tych ofiar eksport ten jest nietylko możliwy, ale i zyskowny.

Pozostawmy jednak na uboczu kwestję, czy i o ile ulgi taryfowe dla węgla są konieczne. Jest to bowiem sprawa z punktu widzenia naszych rozważań, najzupełniej obojętna. My, pracownicy kolejowi, stoimy wobec faktu, iż Państwo odmawia nam poprawy bytu, zasłaniając się brakiem funduszów i szczupłością dochodów przedsiębiorstwa, w którem pracuje-

my. Naszą rzeczą jest tedy udowodnić, iż dochody takie istnieją i to w ilości wystarczającej na zaspokojenie naszych żądań. Dlatego żądamy czystości budżetu kolejowego i usunięcia z niego wszelkich świadczeń i serwitutów do niego nie należących. Jeśli węgiel potrzebuje premji eksportowej — należy mu ją przyznać. Ale niechaj tę premję płaci jawnie właściwy resort, t. j. Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Niechaj pieniądze na to potrzebne wydatkowane będą z podatków, niech społeczeństwo wie, iż płaci za eksport węgla, że podtrzymuje ten eksport środkami sztucznemi. Nie wolno zakrywać tej pozycji, nie wolno taić tego faktu. Nie wolno, powtarzamy już po raz setny chyba, używać przedsiębiorstwa kolei, samowystarczalnego i kupiecko prowadzonego do celów, nic z samowystarczalnością, ani kupiectwem wspólnego nie mających. Ulgi taryfowe dla węgla nie wynikają z potrzeb, czy kalkulacji samego kolejnictwa, które nie obawiając się konkurencji, nie ma absolutnie powodu do ich stosowania, lecz wynikają z ogólnej polityki gospodarczej Państwa, której z punktu widzenia naszych obecnych rozważań, mamy do zanotowania to, iż fałszuje budżet kolejowy na jego niekorzyść. Taryfy wszelkie, a więc i taryfy dla węgla eksportowego winny pokrywać koszt własny i przynosić zysk godziwy. Jeśli okaże się, iż ze względów, nic nie mających wspólnego z kolejnictwem od tak ustalonych taryf udzielić należy zniżki — różnica taryfy winna być przedsiębiorstwu kolei zwrócona.

Trudno określić wysokość straty, którą ponosi kolejnictwo skutkiem stosowania ulgowej taryfy dla węgla eksportowego. Istotna strata t. j. różnica między własnym kosztem a taryfą, wynosi 19.500.000. — Przy doliczeniu zysku, strata ta wzrasta, zależnie od tego, jaki zysk uznamy za godziwy i gospodarczo uzasadniony. W każdym razie bez trudu, bez strat dla gospodarstwa krajowego, bez naruszenia równowagi bilansu handlowego, słowem tylko kosztem zmniejszenia zysków właścicieli kopalń można z tego źródła uzyskać ponadto około 30 miljonów złotych. (C. d. n.).

Rewizja taryf kolejowych.

Ministerstwo Komunikacji postanowiło poddać rewizji zasadniczej dziś obowiązujące taryfy na przewóz osób i towarów. Do powzięcia tej decyzji skłoniły Ministerstwo względy dwojakiej natury: z jednej strony — wyodrębnienie kolei w samodzielne i samowystarczalne przedsiębiorstwo państwowe, a z drugiej — osiągnięcie już przez krajowy przemysł i handel— w wyniku 8-letniego okresu badań i prób — pewnej stabilizacji dróg rozwoju.

W zależności od tego rewizja taryf będzie prowadzona w dwuch kierunkach: 1) jak najściślejszego przystosowania taryf kolejowych do potrzeb życia gospodarczego kraju, ta w obrocie wewnętrznym, jak i w zakresie stosunków z zagranicą, z uwzględnieniem wytycznych polityki gospodarczej w jej całokształcie, oraz 2) zapewnienia przedsiębiorstwu kolejowemu nietylko pokrycia kosztów eksploatacyjnych i oprocentowania kapitału szacunkowego kolei, ale i osiągnięcie takiego dochodu, któryby pozwolił na dokonywanie inwestycyj bodaj najniezbędniejszych, koniecznych do utrzymania aparatu kolejowego w stanie całkowitej sprawności technicznej.

Wykonanie zamierzonej rewizji stało się możliwe dlatego, że Ministerstwo Komunikacji jest obecnie w posiadaniu materjału podstawowego dla podobnej pracy, mianowicie: szczegółowej statystyki przewozów kolejami za dwa lata (1924 i 1926), oraz obliczeń kosztów własnych przewozu. Obywanie się bez tych źródeł podstawowych w dotychczasowej pracy taryfowej było możliwe tylko z tej racji, że do wykonania jej pociągnięci zostali doświadczeni taryfiarze ze wszystkich zaborów, doskonale obznajmieni z warunkami czynności naszych kolei, co pozwoliło im uniknąć błędów zbyt rażących w pracy, prowadzonej niejako instynktownie.

Rewizja taryf prowadzona będzie w osobnem Biurze przy Departamencie Handlowo - Taryfowym Min. Komunikacji, rozpoczynającem pracę z początkiem stycznia 1927 roku. Na kierownika Biura zaproszony został P. Br. Chodkiewicz, przewodniczący Komitetu Taryfowego Państwowej Rady Kolejowej, wytrawny znawca taryfowości.

Biuro będzie miało za zadanie rozwiązanie zadań następujących:

a) w zakresie taryf towarowych; rewizję i uzupełnienie nomenklatury i klasyfikacji towarów; ustalenie schematów klas taryfowych z uwzględnieniem różniczkowania poziomego i pionowego, t. j. ilości klas i ich budowy, zależnie od odległości; ustalenie systemu taryf wyjątkowych; określenie stosunku taryfowego P.K.P. do kolei prywatnych lokalnych oraz do kolei na obszarze W. M. Gdańska;

b) w zakresie taryf osobowych: ustalenie zasadniczej wysokości opłaty za przejazd oraz budowa schematu; określenie ustosunkowania opłat za przejazd w rozmaitych klasach; rewizja taryf za przewóz bagażu i przesyłek nadzwyczajnych; unormowanie ulg taryfowych i pozataryfowych w zakresie przejazdu osób.

Rzecz oczywista, iż wykonanie tak poważnej pracy poprzedzić musi duża robota przygotowawcza. Do udziału w niej pociągnięte są zarówno wszystkie Departamenty Min. Komunikacji i Dyrekcje Kolejowe, jak również sfery gospodarcze w postaci specjalnie wyłonionej Komisji z pomiędzy członków Komitetu Taryfowego Państw. Rady Kolejowej.

Departamenty Min. Komunikacji dostarczą danych o wysokości kapitału zakładowego P. K. P., o kosztach własnych przewozu, o wynikach pracy przewozowej kolei i t. p. Dyrekcje przeprowadzą badania ekonomiczne swoich okręgów według dostarczonego im schematu i złożą odnośne raporty wraz z wnioskami. Komisja z łona Komitetu Taryfowego zasięgnie opinji zainteresowanych sfer gospodarczych i przedstawi ich dezyderaty.

Na podstawie otrzymanego w ten sposób materjału, zestawionego z prowadzonemi równolegle badaniami statystycznemi, ankietami i wywiadami na miejscu, Biuro Rewizji Taryf ułoży projekt odnośnych zmian i uzgodni go z Departamentem Handlowo-Taryfowym Min. Komunikacji, który przedstawi projekt Ministrowi. Dalszy bieg otrzymuje sprawa już trybem zwykłym, ustalonym dla wszelkich zmian taryfowych, mianowicie: komunikuje się ją do opinji Komitetowi Taryfowemu P. K. P. i uzgadnia z Ministerstwami: Przemysłu i Handlu, Skarbu oraz Rolnictwa.

Widzimy z powyższego, jak poważnie jest pomyślana rewizja taryf. To też praca nad jej przeprowadzeniem musi potrwać czas dłuższy i przewidziana jest na okres 6 — 8 miesięczny z tem wyliczeniem, aby nowe taryfy mogły być wprowadzone w życie najpóźniej z dniem 1 stycznia 1928 roku.

(„Przemysł i Handel" Nr. 52).

KOMUNIKAT.

W rozesłanym okólniku do kół w sprawie wypełnienia nowych list kontrolnych i dalszego prowadzenia kontroli wkładek, podkreśliliśmy konieczność wypełnienia przez biuro rachuby rubryk, umieszczonych na ostatniej stronicy list kontrolnych.

Tymczasem już otrzymujemy listy kontrolne z wykazem potrąconych wkładek za miesiąc styczeń, jednakże ostatnia rubryka jest niewypełniona, ewentualnie mieści się tam podpis skarbnika, lub innego członka Zarządu koła.

Raz jeszcze z całym naciskiem podkreślamy konieczność potwierdzenia zgodności kwoty, jaka zostaje dla Związku przelewaną z sumą jaka figuruje na liście kontrolnej, do czego powołane jest jedynie biuro rachuby przez swoich urzędników.

Jednocześnie przypominamy o zbliżającym się z dniem 15 stycznia, terminie wypełnienia kwestjonarjuszy, tyczących się ewidencji członków.

Z początkiem nowego roku, obdzieliliśmy wszystkie koła wystarczającą ilością raportów miesięcznych. list kontrolnych, afiszów dla zwoływania zebrań.

Przypominamy Zarządom Kół, że wszelkie zgłoszenia po druki w ciągu roku, nie będą uwzględniane, gdyż takowe przy racjonalnem spotrzebowaniu, winny starczyć na cały bieżący rok.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE.

WARSZAWA-GŁÓWNA.

Walne Zebranie Koła. W dniu 10 listopada odbyło się walne zebranie koła. Z ramienia Prezydjum Związku uczestniczył w zebraniu wiceprezes Związku kol. Borkowski, który referował zebranym: uchwałę Zjazdu Okręgu warszawskiego, tyczącą się sposobu formowania listy starszeństwa, oraz Kasę Odpraw Emerytalnych. Następnie członkowie zarządu koła złożyli sprawozdanie z działalności za czas ubiegłej kadencji.

Po sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej uchwalono wniosek, udzielający ustępującemu zarządowi absolutorjum.

Tajnem głosowaniem wybrano nowy zarząd koła w następującym składzie:

Przewodniczący koła: Lisiewicz Józef, zastępcy przewodniczącego: Wiśniewski Tomasz i Gross Edmund, skarbnik: Wojtasiewicz Bolesław, sekretarz Poszwiński Jan, Komisja Rewizyjna: Pilecki, Popławski, Łubiński.

W wolnych wnioskach omówił kol. Borkowski działalność Zarządu Głównego, posunięcia Prezydjum Związku na terenie międzyzwiązkowem, oraz wspólną walkę Bloku, zmierzającą do poprawy bytu pracowników państwowych.

Kolega Czubala omawiał godzinowo - kilometrowe, umundurowanie, przepały, wpisy szkolne, domagał się najszybszego i ostatecznego załatwienia tych spraw, aby w ten sposób usunąć ustawicznie wzrastające zdenerwowanie i niezadowolenie.

Kol. Sawicki zwrócił się do zarządu koła, aby wystąpieniem u właściwych władz wyjednał zrobienie w depot szafek dla przechowania ubrań przejezdnych maszynistów.

PIOTRKÓW.

Walne Zebranie Koła. W dniu 5 grudnia 1926 roku odbyło się walne zebranie koła m. Piotrków, któremu przewodniczył: kol. Żychowski, sekretarzował: kol. Wróbel. Z ramienia Prezydjum Związku uczestniczył wiceprezes Związku kol. Borkowski.

Okólnik Centrali, zawierający tymczasowy statut Kasy Odpraw Emerytalnych, odczytał kol. Wróbel.

Przemawiali w tej sprawie koledzy: Wasilewski, Wyczółkowski. W odpowiedzi zabrał głos kol. Borkowski. Mówca zaznaczył, iż sprawa Kasy Odpraw Emerytalnych była już aktualną przed ostatnim walnym Zjazdem, czego dowodem jest kilka zgłoszonych w tym czasie projektów członków Związku, oraz projekt d-ra Poznańskiego, do którego zwróciło się Prezydjum Związku.

Jednakże Zjazd przeszedł nad wszystkiem temi projektami do porządku dziennego, uchwalił jedynie wytyczne Kasy Odpraw Emerytalnych, powierzając jej urzeczywistnienie specjalnie wybranej komisji, która właśnie wespół z Prezydjum Związku projekt taki wykonała.

Następnie przemawiał kol. Depta, członek komisji, powołanej przez Zjazd dla dokonania proktu K. O. E. Kol. Depta zaznajomił zebranych z pracami tejże komisji, omówił różnice między instytucjami asekuracyjnemi a K. O. E., w końcu stwierdził konieczność założenia podobnej instytucji i omówił korzyści stąd płynące. W dyskusji zabierali głos koledzy: Wyczółkowski, Wróbel, Żychowski, Marzęda, Turlejski, Mokrzycki, Wasilewski i Jarosz.

Olbrzymią większością uchwalono wniosek, aby: nazebraniu uchwalić przyjęcie K. O. E., z warunkiem, że najbliższy Walny Zjazd zdecyduje wysokość składek, zmieniając je według uznania, naznaczając jednocześnie wysokość udzielanej odprawy.

W wolnych wnioskach omówiono okólnik dyr. W-łu Mechan. inż. Czarkowskiego, na mocy którego nakazano pomocnikom szorować całe parowozy. Zebrani stanowczo domagają się usunięcia powyższego okólnika, który pogarsza już i tak nieprzestrzeganą zasadę ośmiogodzinnego dnia pracy, jednocześnie stwierdzają, że rzeczy tych robić nie będą, oraz domagają się wprowadzenia turnusów według ośmiogodzinnego dnia pracy.

Pomocnicy i ślusarze - kandydaci parowozowni Piotrków domagają się jaknajszybszego zaprowadzenia kursów lokalnych. Dotychczasowe tłomaczenie p. Kraśkiewicza, że powołowywanie na kursy jest niemożliwe ze względu na wzmożony ruch, nie wytrzymuje krytyki. Precedens ten pogarsza warunki pomocników i kand.-ślusarz., którzy już od kilku lat nie wyjeżdżali na egzamina, dzięki czemu są wyprzedzani przez młodszych pracowników innych parowozowni.

Założenie kursów lokalnych jest bez żadnych trudności możliwe, gdyż w parowozowni pracuje pięciu inżynierów.

Zebrani protestują przeciwko nakładaniu na pracowników kar pieniężnych. Sposób nakładania kar pozostawia bardzo wiele do życzenia, gdyż o nałożeniu kary pracownik dowiaduje się dopiero przy kasie.

Dochodzenia w sprawach nakładania kar wykazują, iż wina leży przedewszystkiem w złem zestawieniu składów pociągów, gdyż na węglarki starego typu z drewnianemi belkami, zawiesza się 2 tys. tonn, po części zaś winne są drużyny konduktorskie, które w niewłaściwym czasie hamują pociągi.

Władze Dyrekcyjne winny przedsięwziąć energiczne kroki dla usunięcia tych braków, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu.

TARNOPOL.

Wybór Nowego Zarządu. W dniu 22 listopada odbyło się walne zebranie koła, na którem po omówieniu szeregu spraw lokalnych, wybrano nowy zarząd koła w następującym składzie:

Przewodniczący: Koczarski Wacław, sekretarz: Łabucki Leon, skarbnik: Maison Zygmunt, Komisja Rewizyjna: Peitel Józef, Gorcewicz Franciszek, Sambor Ignacy.

SOMPOLNO.

Organizacyjne Zebranie Koła. W dniu 30 listopada 1926 r. o godz. 22-ej odbyło się zebranie organizacyjne drużyn parowozowych Kolei Wąskotorowych Kujawskich.

W obecności większości pracowników wymienionych wyżej kolejek dojazdowych, przy współudziale sekretarza Związku kol. Siadaka, przystąpiono do obrad.

Sekretarz Związku, kol. Siadak, zwrócił się do zebranych i w treściwych słowach omówił cele Związku, streścił jego historję, przebieg walk i ich rezultaty dla poprawy bytu drużyn parowozowych.

Mówca stwierdził, że drużyny kolejek wąskotorowych kujawskich są nieomal już ostatnimi, które pozostawały poza Związkiem Maszynistów, dziś można stanowczo już stwierdzić, że Związek obejmuje dosłownie wszystkie drużyny parowozowe całej Polski.

W końcu mówca złożył zebranym życzenia owocnej dla Związku pracy, i jak najlepszych jej wyników.

W drugim punkcie porządku dziennego przystąpiono do wyboru władz koła.

Zarząd koła ukonstytuował się następująco: przewodniczący: kol. Karbowski Ignacy, zast. przewodn.: kol. Przetkowski Józef, skarbnik: kol. Kwiatkowski Marceli, sekretarz: kol. Lewandowski Stanisław, Komisja Rewizyjna: koledzy: Karczewski Antoni, Malinowski Ignacy, Grabowski Józef.

Celem zasilenia funduszów koła, uchwalono wpłacać po 2 złote na przeciąg trzech miesięcy.

W wolnych wnioskach uchwalono domagać się zmiany ubocznego wynagrodzenia, które dotychczas jest najzupełniej niewystarczające, gdyż ruch towarowy jest minimalny. Jednocześnie uchwalono domagać się wydawania umundurowania we właściwym czasie.

POZNAŃ.

Zjazd Okręgowy. W dniu 8 listopada r. ub. odbył się w Poznaniu zjazd delegatów kół miejscowych Okręgu Poznańskiego. Na zjazd przybyli delegaci z kół: z Poznania kol. Antczak, z Ostrowa kol. Frąszczak, z Gniezna kol. Janasek, z Leszna kol. Marcinkowski, z Jarocina kol. Węgrzynowski, ze Skalmierzyc kol. Ast, z Rogoźna kol. Walkowiak.

Z ramienia Prezydjum Związku uczestniczył w zjeździe sekretarz Związku, kol. Siadak.

Po odczytaniu protokółu z poprzedniego zjazdu, przewodniczący udzielił głosu kol. Siadakowi, który zreferował zebranym szereg spraw, jak to: projekt Kasy Odpraw Emerytalnych, sprawę godzinowego, utworzenie Bloku Związków Komunikacyjnych i jego wystąpienia u p. Ministra Kolei.

Prezes Zarządu Okręgowego, kol. Klewenhagen, złożył szczegółowe sprawozdanie z działalności Okręgu za ubiegłą kadencję.

Z szeregu załatwionych przez zjazd okręgowy spraw, mówca wymienił wprowadzenie z dniem 1 października ub. etatowania i awansowania, wyjednanie fachowej komisji dla zbadania stanu kożuchów, uzyskanie wyższych norm węgla na parowozy. Dzięki zabiegom Z. O. przywrócono do czynnej służby, uprzednio usuniętych trzech kolegów.

Sekretarz Z. O. kol. Bąk przedłożył sprawozdanie z działalności sekretarjatu, a skarbnik kol. Michalski sprawozdanie ze stanu gospodarki finansowej Okręgu.

Kol. Klockowski, przewodniczący Komisji Rewizyjnej, stwierdził, że takowa, po dokonanej rewizji rachunków i ksiąg kasowych uznała, że są prowadzone bez zarzutu, przeto zgłasza wniosek o udzielenie absolutorjum.

W dyskusji zabierali głos wszyscy przewodniczący kół, omawiając w pierwszym rzędzie projekt Kasy Odpraw Emerytalnych, poddając go szczegółowej analizie, aby móc następnie odpowiednio zreferować tę kwestję na zebraniach kół miejscowych.

SKIERNIEWICE.

Walne Zebranie Koła. W dniu r. ub. odbyło się zebranie miejscowego koła w Skierniewicach.

Z ramienia Prezydjum Związku uczestniczył wice-prezes kol. Borkowski, z ramienia Zarządu Okręgowego kol. Jaworski.

Kol. Borkowski zreferował projekt Kasy Odpraw Emerytalnych, stwierdził, iż fundusze jej będą zabezpieczone majątkiem Związku, dalej, że egzystować będzie, jako autonomiczna instytucja Związku. W dyskusji przemawiali koledzy: Tyszkiewicz, Truszkowski, Stachowski i inni.

W głosowaniu uchwalono projekt, opracowany przez komisję 3-ch, przyjąć, z zastrzeżeniem poczynienia w niem odpowiednich zmian na najbliższym walnym zjeździe.

Następnie kolega Borkowski przedstawił zebranym obecne warunki pracy drużyn parowozowych.

W wolnych wnioskach omówił kol. Truszkowski stosunek służby ruchu do drużyn parowozowych, który w wielu wypadkach pozostawia wiele do życzenia. Mówca napiętnował postępowanie tych, którzy bez powodów i prawa pozwalają sobie na wystąpienia, obrażające godność maszynistów.

Kol. Jaworski oświadczył, że Z. O. natychmiast po otrzymaniu odpowiedniego materjału dowodowego, wystąpi do władz z żądaniem usunięcia podobnych anomalij.

KRONIKA.

RZECZY CIEKAWE.

Wiek parowozów P. K. P. — Polskie Koleje Państwowe odziedziczyły po okupantach przypadkową zbieraninę taboru w stanie, w jakim zastał go przełomowy okres w listopadzie 1918 roku. Tabor składał się z jednostek najrozmaitszego typu i pochodzenia, gdyż wojska niemieckie i austrjackie ściągały na teren polski tabor, zabrany na kolejach francuskich, belgijskich, włoskich, rumuńskich itd. Aczkolwiek poważną troską Ministerstwa Kolei było możliwe ujednostajnienie taboru bądź w drodze wymiany z sąsiadami, bądź wycofywanie z obiegu jednostek bardziej zniszczonych i zastępywanie ich nowemi parowozami i wagonami z zamówień w wytwórniach krajowych, to jednak osiągnięta poprawa stanu rzeczy jest jeszcze daleka od ideału.

Świadczy o tem, między innemi, wiek parowozów P. K. P. W dniu 1 stycznia r. b. Polskie Koleje Państwowe posiadały w swym inwentarzu 5.120 parowozów normalnotorowych, o 122 serjach różnorodnych (!!!), które to parowozy według wieku dzieliły się jak następuje :

od 1 do 10 lat	— 1.586	parowozów
„ 11 — 20 „	— 1.724	„
„ 21 — 25 „	— 693	„
„ 26 — 30 „	— 553	„
„ 31 — 35 „	— 289	„
„ 36 — 40 „	— 168	„
powyżej 40 „	— 107	„
Ogółem:	5.120	parowozów

przy przeciętnym wieku parowozu inwentarzowego 17.7 lat.

Jeżeli przyjąć jako zasadę, że parowozy w służbie czynnej mogą być użytkowane najwyżej do lat 35, po upływie których ze względów oszczędnościowych (duże koszty naprawy, przestarzała konstrukcja, brak zaopatrzenia w nowoczesne urządzenia ekonomiczne) winny być skreślane z inwentarza lub sprzedawane dla potrzeb kolei miejscowych, o słabym ruchu lub dla potrzeb przemysłowych — to w ciągu najbliższych lat 5 należałoby z inwentarza P. K. P. skreślić:

107+168+289=564 parowozy

Takąż ilość należałoby zatem zamówić parowozów nowych, bez uwzględnienia potrzeby zwiększenia absolutnej ilości parowozów w zależności od wzrostu przewozów.

KASA POŚMIERTNA.

Z funduszu Kasy Pośmiertnej wypłacono rodzinom następujących ś. p. członków.

	zł
112. Łyżwa Roman—Skarżysko	650.
113. Batorowicz—War.-Główn.	650.
114. Tekielski — Kowel . . .	650.
115. Darewski — Brześć n. B.	650.
116. Unudra Antoni—Lwów. .	650.
117. Durlik Antoni—Chojnice .	650.
118. Funster Karol—Jarocin .	650.
119. Cieślak Piotr—Lwów . .	650.
120. Lachowicz — Stryj . . .	650.
121. Stnękiewicz H. — Lwów	650.
122. Pejrert Wład. — Leszno .	650.
123. Gabryś J.—War.-Wschod.	650.
124. Laskowski St.—Sompolno	650.

Od dnia 1 listop. do 31 grudnia wypłacono ogółem . .Zł. 8450.

PODZIĘKOWANIE.

Składam serdeczne podziękowanie członkom Prezydjum i Zarządowi Koła m. Białystok, za interwencję u odnośnych władz, skutkiem czego przywrócono mię na uprzednio zajmowane stanowisko służbowe w D. K. P. Wilno. *Gubonin.*

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Zakłady Dr arskie F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.